

Mehr Hände, weniger Steine

Das Bruttoinlandsprodukt wird dieses Jahr nach Angaben der Bundesregierung um 0,2 Prozent schrumpfen. Die Zahl der Insolvenzen ist so hoch wie seit 14 Jahren nicht mehr, und die Arbeitslosenzahlen steigen an. Gleichzeitig suchen viele Branchen händierend Fach- und Arbeitskräfte – auch im Transport- und Logistiksektor. Wie geht das zusammen?

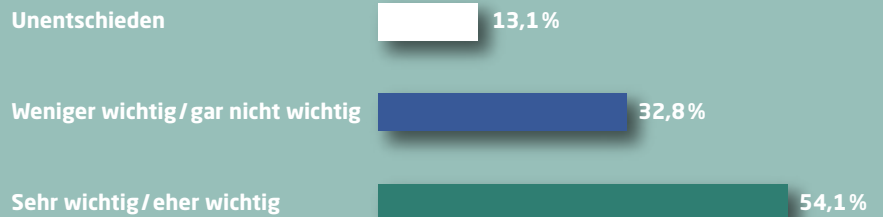
Sehr häufig passen die Qualifikationen der Bewerber nicht zu den Anforderungen der Arbeitgeber. Es gibt zu viele Schulabbrecher, zu hohe Hürden bei der Anerkennung von ausländischen Berufsabschlüssen und zu wenig Anreize und geeignete Rahmenbedingungen zur Aufnahme oder Ausweitung der Arbeit. Die Rekrutierung von Arbeitskräften aus dem Ausland scheitert häufig an langen Wartezeiten, viel Bürokratie und manchmal auch an falschen Erwartungen. Bürokratieabbau ist auch dringend bei der Umsetzung von europäischer Regulatorik für Nachhaltigkeit, Lieferketten, CBAM oder etwa Datenschutz gefordert. Schön, dass sich der Zuwachs an bürokratischer Belastung laut Normenkontrollrat verlangsamt. Schlimm, dass er immer noch nicht zurückgeht. Innovationen kann die Branche, das hat die gerade zurückliegende Innotrans in Berlin wieder gezeigt. Sie müssen aber auch auf die Straße, Schiene oder Piste. Wir brauchen mehr Hände, die anpacken und weniger Steine, die im Wege liegen.

Ihr
Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner
DVF-Präsidiumsvorsitzender

Foto: © Adobe Stock

Fachkräftezuwanderung bleibt dringendes Thema

Für wie wichtig halten Sie die Zuwanderung qualifizierter Arbeitskräfte zur Bekämpfung des Fachkräftemangels?



Quelle: Civey-Repräsentativumfrage im Auftrag des DVF: 2.500 Personen über 18 Jahre vom 21.–24. Oktober 2024.

Mehr als die Hälfte der Deutschen hält die Zuwanderung qualifizierter Arbeitskräfte für sehr wichtig oder eher wichtig, um dem Fachkräftemangel zu begegnen. Das ist angesichts konjunkturell bedingter steigender Arbeitslosenzahlen durchaus bemerkenswert. Es zeigt auch, dass das Thema in der breiten Bevölkerung angekommen ist:

Das Fehlen von Fachpersonal in Kindergärten, Pflegeheimen, aber auch bei Bus und Bahn macht sich im Alltag immer stärker bemerkbar. Universitäten und Hochschulen melden, dass gerade in den so wichtigen MINT-Fächern die Studierendenzahlen teilweise rückläufig sind. Daher ist es wichtig, die Hürden für Studierende und Fachkräfte aus Drittstaaten weiter abzubauen, Unternehmen bei der Rekrutierung zu unterstützen und Fachkräften, die aus anderen als beruflichen Gründen nach Deutschland gekommen sind, so schnell wie möglich den Weg in den Arbeitsmarkt zu ebnet. Mit Blick auf das Drittel der Befragten, das der Fachkräftezuwanderung noch wenig Bedeutung beimisst, muss die Politik in der aktuellen Debatte um illegale Migration sauber trennen, wovon die Rede ist. Im Wettlauf um dringend benötigte Zuwanderer in den Arbeitsmarkt wird Deutschland nur dann dauerhaft erfolgreich sein, wenn Willkommenskultur nicht nur ein Lippenbekenntnis bleibt.

Fachkräftezuwanderung weiter erleichtern

Aufgrund des demographischen Wandels braucht Deutschland in Zukunft 400.000 gut ausgebildete Zuwanderer pro Jahr. Derzeit fehlen beispielsweise 170.300 Ingenieure und 70.000-80.000 Berufskraftfahrer. Das Fachkräfteeinwanderungsgesetz soll die Einwanderung qualifizierter Arbeitskräfte nach Deutschland erleichtern.

Im vergangenen Jahr wurde das Gesetz novelliert. Damit wurde der Fachkräftebegriff ausgeweitet, die Anerkennung und Einwanderungsmöglichkeiten vereinfacht und auch die befristete Beschäftigung von Arbeitskräften ohne Berufsqualifikation aus Drittstaaten ermöglicht. Sowohl die Bundesagentur für Arbeit als auch Dienstleister wie der TÜV unterstützen Unternehmen dabei, die Prozesse von Anwerbung, Qualifikation, Anerkennung, Spracherwerb bis zur Wohnungssuche und Integration erfolgreich zu durchlaufen.

In der Praxis zeigen sich dabei aus Sicht der Unternehmen dennoch immer noch verschiedene Herausforderungen:

- Die Rekrutierung aus dem Ausland hilft nicht bei akuten Arbeitskräfteengpässen. Es braucht durchschnittlich 18 Monate, bis ein rekrutierter Arbeitnehmer tatsächlich in Deutschland im Arbeitsprozess ist.
- Aufgrund der unterschiedlichen Berufs- und Arbeitskulturen müssen Standardausreibungen, wenn sie im Ausland veröffentlicht werden, ein genaues Tätigkeits-

bild enthalten, um ein erfolgreiches Erwartungsmanagement zu betreiben.

- Arbeitgeber müssen sich über private Recruitingagenturen für Arbeitskräfte aus Drittstaaten genauestens informieren, besonders im Hinblick darauf, ob die Bewerber freiwillig auf Arbeitssuche sind. Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz gilt auch hier.
- Die Anerkennung von Berufsqualifikationen in Deutschland variiert teilweise nach Handwerkskammerbezirken und ist nicht überall gleich.
- Die lange Wartezeit bis zur Arbeitsaufnahme in Deutschland führt dazu, dass im Verfahren immer wieder Bewerber abspringen.
- Ausländische Arbeitnehmer bleiben häufig nicht auf Dauer in Deutschland. Dieser sogenannte „Drehtüreffekt“ nimmt ab, je weiter das Herkunftsland geographisch entfernt ist.
- Kulturelle Unterschiede, etwa die mangelnde Akzeptanz von Frauen in Führungspositionen, behindern teilweise die

Integration von Geflüchteten in Arbeitsverhältnisse.

Daraus ergibt sich, dass die Rahmenbedingungen für die Aufnahme von Arbeitnehmern aus Drittstaaten noch weiter verbessert werden müssen. Wichtig sind hier unter anderem folgende Maßnahmen:

- Schließen der Personallücken in den öffentlichen Verwaltungen in Deutschland, mit denen Zuwanderer konfrontiert sind.
- Bessere Information und verbessertes Erwartungsmanagement hinsichtlich Leben und Arbeiten in Deutschland.
- Beschleunigung und durchgängige Digitalisierung der Visaverfahren.
- Unbürokratische Handhabung von Verlängerungen der Aufenthaltsgenehmigung.
- Optimierung des lebensweltlichen Umfelds: bezahlbarer Wohnraum, Kinderbetreuung, digitale Verwaltung etc.
- Prüfung der Angemessenheit von Sprachanforderungen für verschiedene Tätigkeitsbereiche.





Foto: © GATX Rail Germany GmbH

Carbon Management: DVF fordert Unterstützung für CO₂-Transport per Schiene und Schiff

Das DVF begrüßt den Entschluss der Bundesregierung, Carbon Management in Deutschland aktiv voranzutreiben. Voraussetzung für CCS und CCU ist eine funktionsfähige Transportkette. In den Mitteilungen der Bundesregierung und im Änderungsentwurf zum Kohlendioxidspeicherungsgesetz wird bisher ausschließlich auf den leitungsgebundenen CO₂-Transport abgestellt. Das greift zu kurz.

Der Bau von Pipelines ist mit einem erheblichen zeitlichen Vorlauf und sehr komplexen Planungs- und Genehmigungsverfahren verbunden. Es wird zunächst nur um ein Leitungs-Kernnetz gehen. Die Transportkapazität von Schiene und Schiff kann wesentlich schneller und flächendeckend bereitgestellt werden. Die Bundesregierung sollte daher multimodale CO₂-Transporte als wichtigen Bestandteil in der Carbon-Management-Strategie verankern und Maßnahmen einleiten, welche die spezifischen Anforderungen von Schienen- und Schifftransporten adressieren. Hierzu hat das DVF konkrete Handlungsempfehlungen für die wichtigen Themenfelder von Infrastruktur bis Regulierung erstellt. Auszüge hieraus:

■ Förderung und Finanzierung der Infrastruktur und Suprastruktur

Der Bund muss die zum CO₂-Umschlag erforderliche Infrastruktur und Suprastruktur projektbezogen fördern. Spezifischer Förderbedarf besteht an den Anfangs- und End-

punkten der Transportkette, sowie an Umschlags- und Bündelungspunkten. Beispiele für Förderbedarf: Anleger für verflüssigte Gase und andere Hafeninfrastrukturen, Gleisanschlüsse der CO₂-Emittenten, Umschlaganlagen, Tanklager und Zwischenspeicher für CO₂ und andere Gase.

Überregionale Transportstrecken – Schienenwege und Bundeswasserstraßen – müssen dringend ertüchtigt werden. Das wachsende Transportaufkommen im Bereich neuer Energieträger und CCS/CCU erfordert eine zuverlässige und effiziente Bedienung.

Der seewärtige Umschlag von CO₂ wird an bestimmten, dafür besonders geeigneten Hafenstandorten abgewickelt. Um diese Standorte für den CO₂-Umschlag vorzubereiten, sind hohe Investitionen erforderlich, die der Bund projektbezogen fördern muss. Davon unabhängig besteht eine generelle Notwendigkeit, den Hafenlastenausgleich des Bundes aufzustocken.

■ Förderung Kesselwagen und Binnenschiffe

Das DVF spricht sich dafür aus, die Besteller (Emittenten oder Kollektoren) bei der Anmietung von Kesselwagen bzw. Containerkapazität für CO₂ durch eine projektbezogene Förderung zu unterstützen. In entsprechender Weise sollten Fördermöglichkeiten mit Blick auf Binnenschifftransporte geprüft werden.

■ Planungs- und Baubeschleunigung; Planungssicherheit

Die Themen Planungsbeschleunigung und Planungssicherheit sind für den Aufbau von CO₂-Transportketten elementar. Analog zur Pipeline-Thematik sind Schritte des Gesetzgebers nötig, um den Aufbau der Infrastruktur für den CO₂-Transport durch Schiene, Schiff und Häfen zu beschleunigen. Ziel muss die baldige Funktionsfähigkeit der kompletten CO₂-Logistik sein. Der unterstützende Rahmen für die CO₂-Logistik muss fester Bestandteil der Klimaschutz-, Industrie- und Verkehrspolitik werden. Künftige Bundesregierungen müssen diesen Kurs beibehalten.

■ Nutzung von CO₂; E-Fuel-Produktion

Das DVF spricht sich dafür aus, neben der Thematik des Transports den Gesichtspunkt der Weiterverwendung von CO₂ stärker in die Carbon-Management-Strategie einzubeziehen. Die Weiterverwendung von CO₂ ist klimapolitisch und wirtschaftlich sinnvoll. Für den Klimaschutz im Verkehrssektor sind E-Fuels erforderlich. Die Nutzung des anfallenden Kohlendioxids zur E-Fuel-Produktion ist somit naheliegend.



zu den vollständigen DVF-Handlungsempfehlungen

Finanzierung von Verkehrswegen reformieren!

Der Zustand der deutschen Infrastruktur verschlechtert sich zusehends: 7.112 Kilometer Autobahnfahrstreifen waren 2021/22 sanierungsbedürftig, 2017/18 waren es „nur“ 5.797 Kilometer. Die durch Neubau zu ersetzenden Bahnbrücken sind trotz Sanierungsarbeiten zwischen 2021 und 2023 von 1.089 auf 1.160 gestiegen. Unsere Verkehrswege verfallen weiter, obwohl die Investitionsmittel erhöht wurden. Eine Reform der Finanzierungsstruktur für Verkehrsinvestitionen ist aus Sicht des DVF unausweichlich.

Das DVF hat ein Strategiepapier für eine zukunftssichere Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur erarbeitet, das neue Strukturen wie Sondervermögen und Verkehrsinfrastrukturpläne für die einzelnen Verkehrsträger vorsieht. Das schafft größere Transparenz, Planungssicherheit und Kostensenkung.

Es geht darum:

(1) bedarfsgerechte Infrastrukturpläne zu entwickeln: Das Institut der Deutschen Wirtschaft hat einen Gesamtinvestitionsbedarf bei Bund, Ländern und Gemeinden für das Verkehrsnetz von 100 Milliarden Euro jährlich (!) zwischen 2025 und 2030 beziffert. Das DVF fordert auf der Ausgabenseite hohe Transparenz, indem der Infrastrukturbedarf und der daraus abgeleitete Erhaltungs-, Ausbau- und Finanzierungsbedarf festgelegt werden. Nötig sind dazu eine Netzzustandsanalyse, eine Vision zum Netzerhalt und ein projektscharfer Umsetzungsplan.

„Die Jährlichkeit des Haushalts geht an der Realität der mehrjährigen Infrastrukturprojekte vorbei. Wir müssen endlich die starre Kameralistik des Bundeshaushalts mit zukunftgerechten Strukturen und Methoden überwinden.“

Prof. Dr.-Ing. Raimund Klinkner, DVF-Präsidiumsvorsitzender

(2) dafür einen ausreichenden Rahmen im regulären Bundeshaushalt zu schaffen: Neue Finanzierungsstrukturen dürfen nicht

dazu führen, dass Verkehrsinfrastrukturinvestitionen aus dem Haushalt ausgelagert werden, um zusätzliche Spielräume für konsumtive Ausgaben zu schaffen. Vorhandene haushalts-

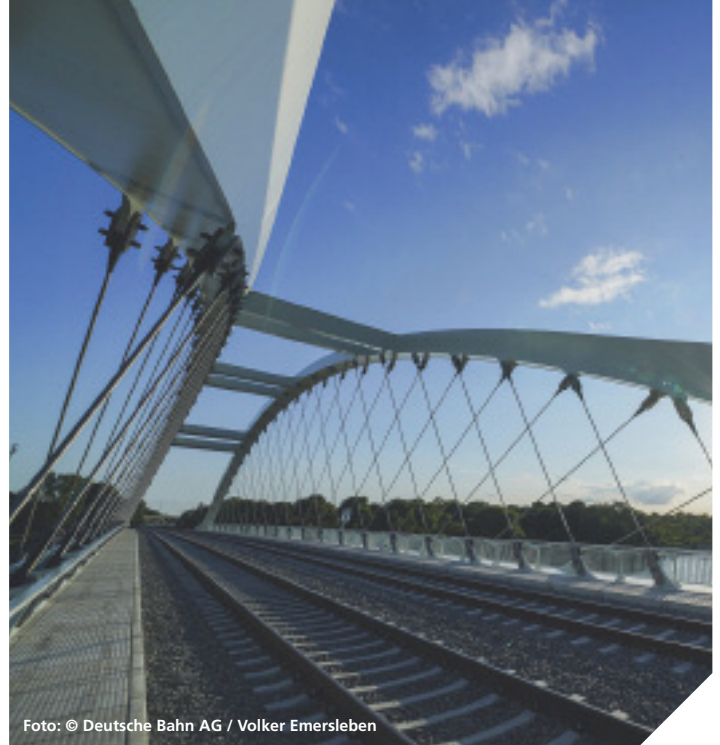


Foto: © Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben

rechtliche Spielräume müssen zur Bildung von Verpflichtungsermächtigungen und zur Übertragung von Ausgabenresten genutzt werden.

(3) die starre Kameralistik des Bundeshaushalts zu überwinden: Planungsvorlauf und mehrjährige Projektlaufzeiten bei Verkehrsinfrastruktur erfordern drei funktionale Elemente: Planungssicherheit über eine gesicherte Mittelbereitstellung von über 5 Jahren; Über- und Mehrjährigkeit sicherstellen; bedarfsgerechte Mittelausstattung mit einem für jeden Verkehrsträger aufgestellten Infrastrukturplan.

(4) Finanzierungsstrukturen zu reformieren: Nutzung der überjährigen Finanzierungsstruktur innerhalb der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Verkehrsträgerspezifische Sondervermögen ermöglichen. Nach österreichischem Vorbild rollierende mehrjährige Finanzierungspläne schaffen. Begrenzte Kreditermächtigungen einsetzen, um Projektfortschritte mit der Finanzierung zu synchronisieren.

(5) Sondervermögen aufzusetzen: In Sondervermögen innerhalb ihrer Strukturen und Laufzeit eine flexible Mittelverwendung zulassen, wenn Key Performance Indicator und Projektbudgets eingehalten werden. Zudem muss ein Mechanismus für die parlamentarische Kontrolle etabliert werden.

(6) Investitionsmittel aus verschiedenen Quellen zusammenzuführen: Einzelne Sondervermögen haben bereits durch ihre hohe Planungssicherheit zum Startzeitpunkt mit vorhandenen Haushaltsmitteln einen hohen funktionalen Mehrwert. Eine schrittweise Zuweisung von Finanzquellen kann den Kreis der bedienten Verkehrsprojekte ausweiten. Das können sein u. a. Nutzungsgebühren, Projektanleihen, Einnahmen aus CO₂-Zertifikaten, Steueranteile, private Kapitalgeber und Value-Capture aus Infrastrukturbestandteilen.



zum Strategiepapier

Impressum

Redaktion: Ingrid Kudirka,
Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Herausgeber: Deutsches Verkehrsforum
Klingelhöferstraße 7, 10785 Berlin
Tel. 030-26 39 54-0, Fax 030-26 39 54-22
www.verkehrsforum.de,
e-mail: info@verkehrsforum.de